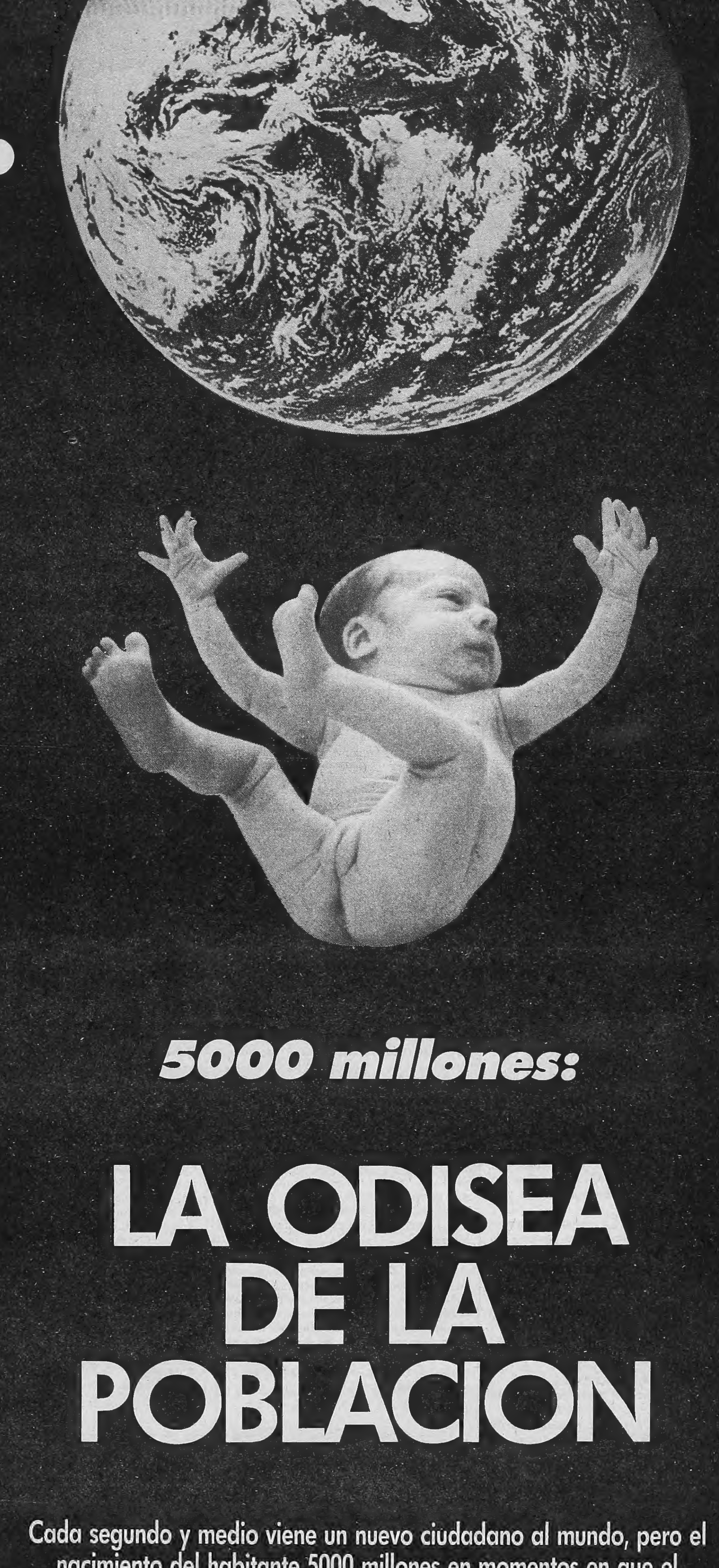
ETC.
Investigación y reportajes Página/12



5000 millones:

LA ODISEA DE LA POBLACION

Cada segundo y medio viene un nuevo ciudadano al mundo, pero el nacimiento del habitante 5000 millones en momentos en que el continente europeo afronta su otoño demográfico y el Tercer Mundo aún no ha resuelto sus problemas básicos ha resucitado la vieja polémica sobre la miseria y la superpoblación.

Seguramente en el momento de gestarlo, Dragutin y Sanja Gaspar, no pensaron que su hijo Matej iba a pasar a la historia como el ciudadano 5.000 millones. Tal será el galardón que el niño nacido en Zagreb, Yugoslavia, el sábado 11 de julio, llevará por vida.

Tampoco sabrán que su hijo es motivo de polémica mundial que vincula la superpoblación con el agotamiento de los recursos naturales. Una de las primeras manifestaciones se produjo el día del nacimiento de Matej cuando los peruanos, reservando para sí la representatividad del Tercer Mundo, reivindicaron para la local y recién nacida Estefanía Ruiz Rojas, la nominación de habitante número 5.000 millones.

"No puede ser que sea una nación de Europa occidental la que resulte elegida. El Tercer Mundo, donde nacen nueve de cada diez niños y muchos de ellos mueren de hambre, es el mejor ejemplo de superpoblación", argumentaron.

Los peruanos no hicieron más que recrear una vieja disputa ideológica sobre la superpoblación como causante de la pobreza o como consecuencia.

Uno de los primeros que intentó hacer doctrina sobre el entonces incipiente problema de la superpoblación fue el sacerdote y economista inglés Thomas Malthus. En 1798 escribió un ensayo sobre el principio de población en el que proponía el control de natalidad "como medio de mitigar la miseria".

"Un hombre que nace en un mundo ya ocupado no halla cubierto en el gran banquete de la naturaleza", fue su alegoría más famosa. Poco más de un siglo después, el socialista argentino Juan B. Justo le respondía: "Si algunos no logran sentarse en el banquete de la vida es porque hay otros que ocupan demasiado lugar".

Malthus había hecho una propuesta para conservar dentro de un límite "permisible" el número de habitantes que consistía, entre otras cosas, en desalentar las relaciones sexuales y limitar la caridad hacia los pobres, ya que ésta no resolvía su desgracia congénita y el peligro existente de que en un momento dado "la población será superior a la existencia de los alimentos".

Crecimiento cero

A pesar de haber muerto en 1834, Malthus se reencarnó varias veces. La última fue en 1970 cuando, frente a los problemas de contaminación y hacinamiento que provocaba el desarrollo capitalista y a una opinión pública adversa que comenzaba a expresarse en leyes protectoras del medio ambiente, un grupo de empresas multinacionales reclamó la ayuda de la ciencia teórica. Se conformó entonces una institución denominada Club de Roma que, a su vez, encargó a un grupo de especialistas del Instituto Tecnológico de Massachussets la elaboración de un modelo matemático sobre el futuro del mundo. El trabajo se transformó en un libro que llevó la firma de Dennis Meadows titulado "Los límites del crecimiento".

La propuesta de Thomas Malthus sólo había sido adecuada al lenguaje del siglo XX, luego que la computadora sentenciara que al llegar a los 8.000 millones de habitantes el planeta sufriría un *colapso ecológico*.

Meadows y sus colegas sugirieron aplicar el modelo de "crecimiento cero". En una palabra, legalizar y estimular aquel control de la natalidad que el escritor uruguayo Eduardo Galeano describiera en *Las venas abiertas de América latina*. Las castraciones masivas, el rocío con esterilizandos ya no serían un acto de sabotaje sino una muestra de humanismo.

El ecólogo norteamericano Eugene Odum sintetizó la idea afirmando que el dicho "el mayor bien para el mayor número podía parecer adecuado cuando no estábamos hacinados, pero no lo sigue siendo ya". Carret Hardin desde la revista *Science* era más explícito: "Confor-

●▶



LA ODISEA DE LA POBLACION

me pasa el tiempo los norteamericanos somos una minoría más pequeña, pues crecemos a un ritmo anual de uno por cien mientras el resto del mundo lo hace al doble de velocidad. Es muy poco probable que la civilización y la dignidad sobrevivan por doquier, pero es mejor que sobrevivan en unos pocos sitios que no en ninguna''.

''Las minorías afortunadas deben actuar como si fueran depositarias de una civilización que está bajo la amenaza de las buenas pero desinformadas intenciones. ¿Cómo podemos ayudar a un país extranjero para que no llegue a la superpoblación? Sin duda lo peor es enviarle alimentos, el niño salvado ahora se convertirá mañana en reproductor'', advertía con inusual franqueza.

Hardin respondía así a varios cuestionamientos. Por un lado admitía, sin propósitos panfletarios, que es el subdesarrollo y la miseria el mejor sustrato para la natalidad descontrolada. Y no es casual que en Europa occidental, Estados Unidos y los países desarrollados se registren las tasas más bajas de natalidad.

Europa envejece

En un reciente informe publicado por la revista española *Cambio 16*, se concreta ese grito de alarma que contempla azorado cómo en un futuro más o menos cercano existirá una sociedad en la que puede llegar a haber tantos abuelos como nietos.c

Los primeros efectos del que ya ha sido llamado *invierno demográfico* señalan que la población del continente comenzará a declinar a partir de 1990 teniendo en cuenta que, entre otros, la poderosa y opulenta Alemania Occidental tiene en la actualidad el más bajo índice de natalidad, registrado en su historia, en Gran Bretaña la fertilidad ha descendido en un tercio e incluso Italia, a pesar de la abrumadora mayoría de su población católica, empezará pronto a perder población si se mantienen las actuales tendencias.

Los únicos países de Europa Occidental con tasas de natalidad capaces de mantener su población estable son la diminuta Irlanda y la subdesarrollada Grecia.

El informe señala que a mediados de la próxima década, todos los aliados europeos de Estados Unidos, excepto Turquía, se verán bajo una fuerte presión para proporcionar hombres que necesita la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) y con el paso de un siglo a otro, los empresarios se encontrarán con una escasez de la demanda de trabajo particularmente sensible en los empleos técnicos, así como sanatorios y asilos para jubilados se convertirán en industrias florecientes mientras que, paralelamente, la manufactura de juguetes y la producción de alimentos infantiles amenazarán con la quiebra.

Los avances de la medicina hicieron también lo suyo al aumentar la esperanza media, que ha pasado de 64 años en 1951 a los 71 actuales para los hombres mientras las mujeres que hasta hace 30 años tenían un promedio de vida de 68 años contarán con 81 al traspasar el siglo.

Algunos echan la culpa de esta crisis al desapego de los valores familiares tradicionales, y en la búsqueda del chivo expiatorio señalan a las muchachas europeas que prefieren concluir sus carreras, encontrar trabajo, viajar o simplemente aguardar una cierta maduración, antes de enfrentar las responsabilidades de una pareja o de la maternidad.

El recurso del Tercer Mundo

En el mundo se produce una dualidad demográfica norte-sur, entendiendo por norte a los países industrializados y por sur a aquellos en vías de desarrollo, que son una consecuencia de un dualismo económico. Y no es casual que el número medio de hijos en el sur del mundo alcance valores elevados, con cifras medias ligeramente superiores a 4 por mujer. El problema del norte es, en cambio, lo opuesto, con una media de 1,5 hijos.

Si se confrontan estos dos extremos, afirmó el italiano Antonio Golini, director del Instituto de Investigación sobre la Población, se comprueba que la diferencia de crecimiento entre el norte y el sur del mundo, se ha dilatado ulteriormente y que en algunos casos la velocidad del crecimiento del sur es cinco veces la del norte.

Según Golini la solución del problema depende de muchos factores pero esencialmente de la voluntad política para realizar transformaciones sociales y económicas que respondan a los intereses de las poblaciones de cada región. Y si bien la estabilidad de la población mundial dependerá de la natalidad de los países en vías de desarrollo, éste no está simplemente circunscripto al bloqueo del incremento demográfico.

''¿Durante cuánto tiempo más podremos reemplazar la producción de la tierra mediante la energía?'', se preguntó Lester Brown, director del Worldwatch Institute, organismo de las Naciones Unidas dedicado al seguimiento de la evolución de la población en relación con el crecimiento económico. Brown hizo esta reflexión durante las últimas jornadas informativas sobre la población, tras ofrecer el dato que durante el período 1979 a 1983 el aumento demográfico absorbió por primera vez el incremento de la producción cerealera mundial. En el período citado, la producción de cereales por persona se situó por debajo de cero, concretamente en un -0,7, mientras que en la etapa 1973-79 fue del 0,1 y en el período 1950-73 del 1,2.

Las previsiones de las Naciones Unidas sobre el crecimiento de la producción mundial de alimentos indican que el excedente de población en relación con los recursos internos será en el año 2000 de 441 millones de habitantes pertenecientes a 65 países en desarrollo, según los cálculos más pesimistas, y de 47 millones de personas de 19 países, en la hipótesis más optimista.

La tasa mundial de producción de cereales en el período 1973-79 decreció al 1,9, mientras que la población mundial aumentó al 1,8, por lo que la producción de cereales por persona casi se equilibró: fue del 0,1. El vuelco de la situación se produjo en 1979-83, en la que la tasa de producción de cereales fue del 1,0, mientras que la población mundial creció en un 1,7. Por primera vez, la producción de cereales por persona fue negativa: -0,7.

Un grupo de científicos latinoamericanos se reunieron en 1973 convocados por la Fundación Bariloche para analizar el problema de los límites de la civilización.

Su conclusión fue que ''los factores que impiden en gran parte de la humanidad el acceso a los bienes de nuestra civilización son de índole socio-política y que, removidos éstos, no existen barreras naturales –por lo menos en el futuro previsible– al progreso humano''.

El modelo del Club de Roma suponía que los factores económicos y sociales actuales se mantendrían inmutables hasta el año 2010, momento en el que el mundo no resistiría sus 10 mil millones de habitantes y éstos caerían víctimas de una hambruna generalizada. La Fundación Bariloche llegó a la conclusión de que la actual capacidad de producción de alimentos de la tierra, incluyendo sólo las tecnologías actualmente en uso, permite alimentar a unos 30 mil millones de habitantes.

El ex presidente de México Luis Echeverría Alvarez fue más contundente y menos benévolo con Meadows y sus colegas, al sentenciar que ''pretender que las disponibilidades de materias primas y recursos naturales de las sociedades opulentas serán mayores cuanto menos se expanda la población de la periferia es un simplismo conceptual, un racismo inconfesado o una utopía totalitaria''.

Pocos pero pobres

Argentina es un modelo perverso para aquellos que sustentan la teoría de que la superpoblación es la que promueve las malas condiciones de vida. Porque aún considerado un país *escasamente poblado*, según la clasificación de Naciones Unidas, registra 7 millones de habitantes que viven por debajo del límite inferior de la *pobreza*, según indica un estudio del Fondo de Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF).

Argentina es un país macro-céfalo y esencialmente urbano. El 70 por ciento de los habitantes se concentra en la región pampeana, mientras que el 30 por ciento se aglomera en la actual capital y su conurbano. Paralelamente, el 75 por ciento de la población se considera *urbana*, es decir, que según la clasificación de Naciones Unidas, vive en municipios de más de 2.000 habitantes. Este hecho –el que apenas el 25 por ciento de la población viva en el campo– condujo a que muchos geógrafos poblacionales adoptaran una descripción paradojal de la realidad: ''La Argentina –dice, por ejemplo Isidro Carlevari– es un país de economía agraria y población urbana''.

Simultáneamente, Argentina es un país que en términos globales se encuentra entre los menos poblados del planeta: apenas 13 habitantes por kilómetro cuadrado, al igual que Zaire o Brasil (éste último con una mayor extensión) y tres veces menos habitantes que México. Esto conduce a que las Naciones Unidas considere que la Argentina presenta zonas demográficamente deshabitadas por tener menos de un habitante por kilómetro cuadrado. Aun así, con tanto espacio por ocupar, 500.000 personas se hacinan en villas miseria, dando una vaga sustentación a la teoría que la pobreza florece en la superpoblación. Si así fuese, bastaría repartir argentinos por la Patagonia o el noroeste para acabar con la miseria.

LA POBLACION MUNDIAL

	Total mundial	Regiones (2) más desarrolladas	Regiones menos desarrolladas
Población año 1980	4.432,00	1.131,00	3.300,00
Población año 2000	6.118,00	1.272,00	4,846,00
Tasa de nacimientos (1)	27,50	15,80	31,40
Tasa de defunciones	10,60	9,60	11,00
Tasa de reproducción	1,77	0,98	2,04
Esperanza de vida	59,20	72,50	57,00

(1) Las tasas de nacimientos, defunciones, reproducción y la esperanza de vida están referidos al período 1980-1985.
(2) Las regiones más desarrolladas incluyen America del Norte, Japón, Europa, Australia, Nueva Zelanda y URSS. Las regiones menos desarrolladas incluyen Africa, América latina, China, otras regiones, países o zonas de Asia Oriental, Asia Meridional, Melanesia, Micronesia-Polinesia.

El nudo está aparentemente muy enredado. Sin embargo, analizando con atención la telaraña que se forma al seguir el trazado de las rutas de las compañías aéreas, se pueden descubrir cosas curiosas e interesantes.

Cuando se dice *línea aérea* se piensa que para unir dos ciudades se sigue un curso rectilíneo. Sin embargo hay motivos determinantes, especialmente políticos, que obligan a las compañías aéreas a efectuar largas peregrinaciones antes de alcanzar la meta deseada.

Uno de los casos más evidentes es el de la South African Airways. Como consecuencia de la política racial de Sudáfrica, la mayor parte de los países africanos niegan el derecho de sobrevolar sus espacios aéreos. Para superar el obstáculo los aviones de la SAA, que unen Johannesburgo con diversas capitales europeas, deben costear el continente negro sobrevolando el Océano Atlántico aunque esto extienda sensiblemente la ruta. Antes de la introducción de los actuales Boeing 747 SP, que llevan menos pasajeros que el Jumbo tradicional pero disponen de mayor autonomía, el viaje requería una escala técnica para el abastecimiento de combustible en la isla del Sol (Cabo Verde), frente a la costa de Senegal, para retomar luego el vuelo hacia Europa o Sudáfrica.

Problemas análogos se plantearon para la línea israelí El Al, recientemente reestructurada luego de haber sufrido un grave desastre financiero que la llevó a la parálisis total de los vuelos.

El hecho se originó el 21 de febrero de 1973 cuando dos Phantom israelíes derribaron un Boeing 727 de la Lybian Arab Airlines, en vuelo entre Bengasi y El Cairo y en el que murieron 100 pasajeros, y desde entonces para El Al resultó peligroso transitar sobre la costa de Gadafi. La línea israelí cambió su ruta y prefirió para sus vuelos el recorrido que atraviesa Italia, Yugoslavia y Turquía, que ofrece garantía de seguridad aunque el recorrido se alarga, particularmente para los vuelos directos a Estados Unidos.

Malvinas tours

Si en algunos casos son las tensiones políticas entre dos o más países las que prolongan el recorrido, en otros casos son los problemas políticos los que tienen efectos sobre las conexiones existentes. Antes de la guerra de las Malvinas, por ejemplo, existía un solo vuelo que hacía escala en Puerto Stanley y era efectuado por un Fokker 28 argentino, de LADE (Líneas Aéreas del Estado), que semanalmente unía la capital de la isla con Comodoro Rivadavia, en poco más de una hora.

Al comienzo del conflicto este servicio fue suspendido y no se reanudó al concluir las hostilidades, por lo cual actualmente no existe conexión entre la isla y el continente sudamericano. Los ingleses fundaron una nueva compañía aérea, la British Atlantic Airways, que une Londres con Puerto Stanley, tras una escala en la isla de Ascensión, utilizando un Douglas DC 10, un servicio sobredimensionado si se tiene en cuenta la exigua población isleña, pero que servirá hasta que concluyan los trabajos para alargar la pista del aeropuerto de Puerto Stanley ya que la actual es muy corta para permitir el despegue de un avión lleno de combustible.

Como una reacción en cadena, la guerra de Malvinas tuvo efecto también para la aerolínea rusa Aeroflot, la mayor compañía aérea del mundo en número de pasajeros transportados y que al comienzo de 1983 inauguró un nuevo vuelo regular entre Moscú y Buenos Aires. El hecho es bastante insólito porque en toda América del Sur, Aeroflot tiene solamente dos destinos: Buenos Aires y Lima, Perú. Sólo en el período del gobierno de Salvador Allende existió una línea regular entre Moscú y Santiago de Chile, que fue inmediatamente suprimida tras el golpe de Pinochet.

Entre Estados Unidos y la Unión Soviética no existió nunca una red fija de conexiones, y los pocos vuelos semanales sufrieron las consecuencias de los entretelones políticos que han envuelto a las dos potencias. Las compañías que manifestaron interés en establecer un servicio fijo de vuelos son Pan Am y Aeroflot, que efectuaron los primeros enlaces directos entre Washington y Moscú al comienzo de los años setenta. Luego los norteamericanos prohibieron el aterrizaje de aparatos soviéticos en su territorio, ya sea por Afganistán o por el derribamiento del Jumbo coreano, obligando a las dos compañías a llegar a los aeropuertos de coincidencia para el cambio de aviones.

La perla del Medio Oriente

La Middle East Airlines del Líbano sufrió notables daños económicos, entre los años 1970 y 1975, por motivos bélicos, cuando las continuas incursiones israelíes causaron la pérdida casi completa de la flota.

Los recientes hechos que han hecho abrir y cerrar el aeropuerto de Beirut obligaron a la MEA a suspender sus propios vuelos y a estacionar sus aviones en otros aeropuertos, donde



LA ODISEA DE LA POBLACION

me pasa el tiempo los norteamericanos somos una minoría más pequeña, pues crecemos a un ritmo anual de uno por cien mientras el resto del mundo lo hace al doble de velocidad. Es muy poco probable que la civilización y la dignidad sobrevivan por doquier, pero es mejor que sobrevivan en unos pocos sitios que no en ninguna''.

''Las minorías afortunadas deben actuar como si fueran depositarias de una civilización que está bajo la amenaza de las buenas pero desinformadas intenciones. ¿Cómo podemos ayudar a un país extranjero para que no llegue a la superpoblación? Sin duda lo peor es enviarle alimentos, el niño salvado ahora se convertirá mañana en reproductor'', advertía con inusual franqueza.

Hardin respondía así a varios cuestionamientos. Por un lado admitía, sin propósitos panfletarios, que es el subdesarrollo y la miseria el mejor sustrato para la natalidad descontrolada. Y no es casual que en Europa occidental, Estados Unidos y los países desarrollados se registren las tasas más bajas de natalidad.

Europa envejece

En un reciente informe publicado por la revista española *Cambio 16*, se concreta este grito de alarma que contempla azorado cómo en un futuro más o menos cercano existirá una sociedad en la que puede llegar a haber tantos abuelos como nietos.c

Los primeros efectos del que ya ha sido llamado *invierno demográfico* señalan que la población del continente comenzará a declinar a partir de 1990 teniendo en cuenta que, entre otros, la poderosa y opulenta Alemania Occidental tiene en la actualidad el más bajo índice de natalidad, registrado en su historia, en Gran Bretaña la fertilidad ha descendido en un tercio e incluso Italia, a pesar de la abrumadora mayoría de su población católica, empezará pronto a perder población si se mantienen las actuales tendencias.

Los únicos países de Europa Occidental con tasas de natalidad capaces de mantener su población estable son la diminuta Irlanda y la subdesarrollada Grecia.

El informe señala que a mediados de la próxima década, todos los aliados europeos de Estados Unidos, excepto Turquía, se verán bajo una fuerte presión para proporcionar hombres que necesita la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) y con el paso de un siglo a otro, los empresarios se encontrarán con una escasez de la demanda de trabajo particularmente sensible en los empleos técnicos, así como sanatorios y asilos para jubilados se convertirán en industrias florecientes mientras que, paralelamente, la manufactura de juguetes y la producción de alimentos infantiles amenazarán con la quiebra.

Los avances de la medicina hicieron también lo suyo al aumentar la esperanza media, que ha pasado de 64 años en 1951 a los 71 actuales para los hombres mientras las mujeres que hasta hace 30 años tenían un promedio de vida de 68 años contarán con 81 al traspasar el siglo.

Algunos echan la culpa de esta crisis al desapego de los valores familiares tradicionales, y en la búsqueda del chivo expiatorio señalan a las muchachas europeas que prefieren concluir sus carreras, encontrar trabajo, viajar o simplemente aguardar una cierta maduración, antes de enfrentar las responsabilidades de una pareja o de la maternidad.

El recurso del Tercer Mundo

En el mundo se produce una dualidad demográfica norte-sur, entendiendo por norte a los países industrializados y por sur a aquellos en vías de desarrollo, que son una consecuencia de un dualismo económico. Y no es casual que el número medio de hijos en el sur del mundo alcance valores elevados, con cifras medias ligeramente superiores a 4 por mujer. El problema del norte es, en cambio, lo opuesto, con una media de 1,5 hijos.

Si se confrontan estos dos extremos, afirmó el italiano Antonio Golini, director del Instituto de Investigación sobre la Población, se comprueba que la diferencia de crecimiento entre el norte y el sur del mundo, se ha dilatado ulteriormente y que en algunos casos la velocidad del crecimiento del sur es cinco veces la del norte.

Según Golini la solución del problema depende de muchos factores pero esencialmente de la voluntad política para realizar transformaciones sociales y económicas que respondan a los intereses de las poblaciones de cada región. Y si bien la estabilidad de la población mundial dependerá de la natalidad de los países en vías de desarrollo, éste no está simplemente circunscripto al bloqueo del incremento demográfico.

''¿Durante cuánto tiempo más podremos reemplazar la producción de la tierra mediante la energía?'', se preguntó Lester Brown, director del Worldwatch Institute, organismo de las Naciones Unidas dedicado al seguimiento de la evolución de la población en relación con el crecimiento económico. Brown hizo esta reflexión durante las últimas jornadas informativas sobre la población, tras ofrecer el dato que durante el período 1979 a 1983 el aumento demográfico absorbió por primera vez el incremento de la producción cerealera mundial. En el período citado, la producción de cereales por persona se situó por debajo de cero, concretamente en un -0,7, mientras que en la etapa 1973-79 fue del 0,1 y en el período 1950-73 del 1,2.

Las previsiones de las Naciones Unidas sobre el crecimiento de la producción mundial de alimentos indican que el excedente de población en relación con los recursos internos será en el año 2000 de 441 millones de habitantes pertenecientes a 65 países en desarrollo, según los cálculos más pesimistas, y de 47 millones de personas de 19 países, en la hipótesis más optimista.

La tasa mundial de producción de cereales en el período 1973-79 decreció al 1,9, mientras que la población mundial aumentó al 1,8, por lo que la producción de cereales por persona casi se equilibró: fue del 0,1. El vuelco de la situación se produjo en 1979-83, en la que la tasa de producción de cereales fue del 1,0, mientras que la población mundial creció en un 1,7. Por primera vez, la producción de cereales por persona fue negativa: -0,7.

Un grupo de científicos latinoamericanos se reunieron en 1973 convocados por la Fundación Bariloche para analizar el problema de los límites de la civilización.

Su conclusión fue que ''los factores que impiden en gran parte de la humanidad el acceso a los bienes de nuestra civilización son de índole socio-política y que, removidos éstos, no existen barreras naturales –por lo menos en el futuro previsible– al progreso humano''.

El modelo del Club de Roma suponía que los factores económicos y sociales actuales se mantendrían inmutables hasta el año 2010, momento en el que el mundo no resistiría sus 10 mil millones de habitantes y éstos caerían víctimas de una hambruna generalizada. La Fundación Bariloche llegó a la conclusión de que la actual capacidad de producción de alimentos de la tierra, incluyendo sólo las tecnologías actualmente en uso, permite alimentar a unos 30 mil millones de habitantes.

El ex presidente de México Luis Echeverría Alvarez fue más contundente y menos benévolo con Meadows y sus colegas, al sentenciar que ''pretender que las disponibilidades de materias primas y recursos naturales de las sociedades opulentas serán mayores cuanto menos se expanda la población de la periferia es un simplismo conceptual, un racismo inconfesado o una utopía totalitaria''.

Pocos pero pobres

Argentina es un modelo perverso para aquellos que sustentan la teoría de que la superpoblación es la que promueve las malas condiciones de vida. Porque aún considerado un país *escasamente poblado*, según la clasificación de Naciones Unidas, registra 7 millones de habitantes que viven por debajo del límite inferior de la *pobreza*, según indica un estudio del Fondo de Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF).

Argentina es un país macro-céfalo y esencialmente urbano. El 70 por ciento de los habitantes se concentra en la región pampeana, mientras que el 30 por ciento se aglomera en la actual capital y su conurbano. Paralelamente, el 75 por ciento de la población se considera *urbana*, es decir, que según la clasificación de Naciones Unidas, vive en municipios de más de 2.000 habitantes. Este hecho –el que apenas el 25 por ciento de la población viva en el campo– condujo a que muchos geógrafos poblacionales adoptaran una descripción paradojal de la realidad: ''La Argentina –dice, por ejemplo Isidro Carlevari– es un país de economía agraria y población urbana''.

Simultáneamente, Argentina es un país que en términos globales se encuentra entre los menos poblados del planeta: apenas 13 habitantes por kilómetro cuadrado, al igual que Zaire o Brasil (éste último con una mayor extensión) y tres veces menos habitantes que México. Esto conduce a que las Naciones Unidas considere que la Argentina presenta zonas demográficamente deshabitadas por tener menos de un habitante por kilómetro cuadrado. Aun así, con tanto espacio por ocupar, 500.000 personas se hacinan en villas miseria, dando una vaga sustentación a la teoría que la pobreza florece en la superpoblación. Si así fuese, bastaría repartir argentinos por la Patagonia o el noroeste para acabar con la miseria.

LA POBLACION MUNDIAL

	Total mundial	Regiones (2) más desarrolladas	Regiones menos desarrolladas
Población año 1980	4.432,00	1.131,00	3.300,00
Población año 2000	6.118,00	1.272,00	4,846,00
Tasa de nacimientos (1)	27,50	15,80	31,40
Tasa de defunciones	10,60	9,60	11,00
Tasa de reproducción	1,77	0,98	2,04
Esperanza de vida	59,20	72,50	57,00

(1) Las tasas de nacimientos, defunciones, reproducción y la esperanza de vida están referidos al periodo 1980-1985.
(2) Las regiones más desarrolladas incluyen America del Norte, Japón, Europa, Australia, Nueva Zelanda y URSS. Las regiones menos desarrolladas incluyen Africa, América latina, China, otras regiones, países o zonas de Asia Oriental, Asia Meridional, Melanesia, Micronesia-Polinesia.

RUTAS AEREAS

DISCORDIAS POR LOS CIELOS

La exitosa incursión del consorcio europeo Airbus en la fabricación y venta de superaeronaves alarma a los norteamericanos que temen perder la supremacía aérea. Pero más allá de una eventual guerra comercial por el espacio aéreo, la vuelta al mundo en avión es más larga de lo que la imaginación y la geografía indican.

El nudo está aparentemente muy enredado. Sin embargo, analizando con atención la telaraña que se forma al seguir el trazado de las rutas de las compañías aéreas, se pueden descubrir cosas curiosas e interesantes.

Cuando se dice *línea aérea* se piensa que para unir dos ciudades se sigue un curso rectilíneo. Sin embargo hay motivos determinantes, especialmente políticos, que obligan a las compañías aéreas a efectuar largas peregrinaciones antes de alcanzar la meta deseada.

Uno de los casos más evidentes es el de la South African Airways. Como consecuencia de la política racial de Sudáfrica, la mayor parte de los países africanos niegan el derecho de sobrevolar sus espacios aéreos. Para superar el obstáculo los aviones de la SAA, que unen Johannesburgo con diversas capitales europeas, deben costear el continente negro sobrevolando el Océano Atlántico aunque esto extienda sensiblemente la ruta. Antes de la introducción de los actuales Boeing 747 SP, que llevan menos pasajeros que el Jumbo tradicional pero disponen de mayor autonomía, el viaje requería una escala técnica para el abastecimiento de combustible en la isla del Sol (Cabo Verde), frente a la costa de Senegal, para retomar luego el vuelo hacia Europa o Sudáfrica.

Problemas análogos se plantearon para la línea israelí El Al, recientemente reestructurada luego de haber sufrido un grave desastre financiero que la llevó a la parálisis total de los vuelos.

El hecho se originó el 21 de febrero de 1973 cuando dos Phantom israelíes derribaron un Boeing 727 de la Lybian Arab Airlines, en vuelo entre Bengasi y El Cairo y en el que murieron 100 pasajeros, y desde entonces para El Al resultó peligroso transitar sobre la costa de Gadafi. La línea israelí cambió su ruta y prefirió para sus vuelos el recorrido que atraviesa Italia, Yugoslavia y Turquía, que ofrece garantía de seguridad aunque el recorrido se alarga, particularmente para los vuelos directos a Estados Unidos.

Malvinas tours

Si en algunos casos son las tensiones políticas entre dos o más países las que prolongan el recorrido, en otros casos son los problemas políticos los que tienen efectos sobre las conexiones existentes. Antes de la guerra de las Malvinas, por ejemplo, existía un solo vuelo que hacía escala en Puerto Stanley y era efectuado por un Fokker 28 argentino, de LADE (Líneas Aéreas del Estado), que semanalmente unía la capital de la isla con Comodoro Rivadavia, en poco más de una hora.

Al comienzo del conflicto este servicio fue suspendido y no se reanudó al concluir las hostilidades, por lo cual actualmente no existe conexión entre la isla y el continente sudamericano. Los ingleses fundaron una nueva compañía aérea, la British Atlantic Airways, que une Londres con Puerto Stanley, tras una escala en la isla de Ascensión, utilizando un Douglas DC 10, un servicio sobredimensionado si se tiene en cuenta la exigua población isleña, pero que servirá hasta que concluyan los trabajos para alargar la pista del aeropuerto de Puerto Stanley ya que la actual es muy corta para permitir el despegue de un avión lleno de combustible.

Como una reacción en cadena, la guerra de Malvinas tuvo efecto también para la aerolínea rusa Aeroflot, la mayor compañía aérea del mundo en número de pasajeros transportados y que al comienzo de 1983 inauguró un nuevo vuelo regular entre Moscú y Buenos Aires. El hecho es bastante insólito porque en toda América del Sur, Aeroflot tiene solamente dos destinos: Buenos Aires y Lima, Perú. Sólo en el período del gobierno de Salvador Allende existió una línea regular entre Moscú y Santiago de Chile, que fue inmediatamente suprimida tras el golpe de Pinochet.

Entre Estados Unidos y la Unión Soviética no existió nunca una red fija de conexiones, y los pocos vuelos semanales sufrieron las consecuencias de los entretelones políticos que han envuelto a las dos potencias. Las compañías que manifestaron interés en establecer un servicio fijo de vuelos son Pan Am y Aeroflot, que efectuaron los primeros enlaces directos entre Washington y Moscú al comienzo de los años setenta. Luego los norteamericanos prohibieron el aterrizaje de aparatos soviéticos en su territorio, ya sea por Afganistán o por el derribamiento del Jumbo coreano, obligando a las dos compañías a llegar a los aeropuertos de coincidencia para el cambio de aviones.

La perla del Medio Oriente

La Middle East Airlines del Líbano sufrió notables daños económicos, entre los años 1970 y 1975, por motivos bélicos, cuando las continuas incursiones israelíes causaron la pérdida casi completa de la flota.

Los recientes hechos que han hecho abrir y cerrar el aeropuerto de Beirut obligaron a la MEA a suspender sus propios vuelos y a estacionar sus aviones en otros aeropuertos, donde están puestos a disposición de eventuales compañías interesadas en el flete.

Como consecuencia de las dificultades y los peligros que la población cristiana maronita, residente en el sector oeste de la capital libanesa, debe afrontar para acceder al aeropuerto internacional ubicado en la parte este, se ha construido un nuevo aeropuerto en Halat, localidad ubicada 35 kilómetros al norte de Beirut, territorio normalmente controlado por las fuerzas cristianas. Servirá también como base principal para la nueva compañía aérea Freedom Airlines, dotada por ahora de un Caravelle, un Fokker 28 y algunos aviones más pequeños con los cuales iniciará los vuelos hacia Chipre y en el futuro hacia París y Atenas.

Chinatown

Diez años atrás eran pocas las conexiones de China popular con el exterior y además eran pocas las compañías aéreas que hacían allí escala. Hacia Europa la aerolínea china efectuaba un solo vuelo que tenía como meta final Tirana, en Albania, después de hacer escala en Karachi y Budapest. Esta línea permaneció activa hasta la ruptura política entre Albania y China en 1977, que provocó la suspensión definitiva de la conexión. Este es el clásico ejemplo de línea política, porque Tirana no es un punto importante de cruce en Europa ya que la capital registra solamente unos ocho vuelos semanales.

En los últimos años los chinos desarrollaron notablemente su propia red, que actualmente comprende los Estados Unidos, ya sea Nueva York o San Francisco, donde vive la mayor comunidad china en Norteamérica, las mayores capitales europeas y algunas africanas y asiáticas.

Por otra parte también las compañías occidentales que incluyen a China en sus conexiones han intensificado los vuelos. Para la Japan Airlines, la compañía estatal japonesa, la inclusión de un vuelo a Shanghai y Pekín creó no pocos problemas porque ya efectuaba una conexión entre Tokio y Taipei, en China nacionalista, y los chinos populares dieron a entender que los vuelos no podían coexistir en la misma aerolínea. Para resolver el problema los japoneses interrumpieron la conexión con Taipei pero simultáneamente fundaron otra compañía aérea, la Japan Airways, a la que transfirieron una parte de sus DC8, con lo que iniciaron la conexión entre Japón y Taiwán mientras que a la JAL se le abrieron las puertas de China popular.

En países geográficamente más cercanos se produjo un problema análogo después de los acuerdos de Camp David, entre Sadat y Begin, cuando por primera vez en la historia se autorizó un vuelo regular entre Israel y un país árabe, Egipto.

Por la parte israelí el vuelo lo realizó El Al mientras que por la parte egipcia, para evitar someter a la propia compañía a una forma de boicot por parte de los otros países árabes, se fundó una nueva aerolínea la Nefertiti Airlines, destinada exclusivamente a realizar vuelos regionales entre El Cairo y Tel Aviv.

El muro aéreo

No hay que suponer que Europa es inmune a este tipo de problemas. Tal es el caso de Berlín, donde mientras el aeropuerto de Schonefeld, situado en la parte oriental, es utilizado por numerosas compañías aéreas occidentales, a los aeropuertos de Berlín oeste sólo pueden llegar las tres potencias occidentales vencedoras en el último conflicto, Francia, Gran Bretaña y Estados Unidos. La propia Lufthansa no tiene derecho a acceder a ninguno de los aeropuertos berlineses. Recientemente se supo que se crearán líneas aéreas directas entre la República Federal y la República Democrática alemanas.

En cambio en Chipre, después de la división de la isla entre griegos y turcos, fueron fundadas dos compañías aéreas distintas: la Kibris Turk Hava Yollari, que une la ciudad de Ercan con Turquía y la Cyprus Airways, continuación de la ya existente, que une Larnaca con varias localidades europeas. En los restantes estados europeos, alguna compañía nacional dirige una red de conexiones que respeta la política del propio país de pertenencia y las destinaciones son mayormente potenciadas a países en los cuales son mayores los cambios económicos, políticos y culturales. Todavía ninguna aerolínea ha desarrollado de modo particular líneas directas hacia las propias ex colonias.

Tupolev 154

Una conexión totalmente insólita es aquella desarrollada por un Tupolev 154 de Aeroflot que semanalmente une Moscú, vía Murmannsk, con Longyearbyen en la isla Svalbark perteneciente a Noruega. ¿Qué puede haber impulsado a los rusos a ir a una localidad tan fría, desolada y casi deshabitada, ubicada a 600 kilómetros al norte de Noruega y además muy vecina al Polo Norte? En 1920 la Unión Soviética alquiló en Svalbard algunas minas de carbón que estaban dirigidas por el propio personal. Se instaló entonces una pequeña comunidad de rusos dedicados a la extracción del material y con esta conexión se mantuvieron los contactos con la Unión Soviética.

Entre los pocos países que todavía no disponen de una aérea queda sólo Albania. En Asia, hasta hace tres años era Buthan, minúsculo estado himalayo ubicado entre la India y China y difícilmente accesible por tierra, que salió del aislamiento creando una pequeña compañía aérea, la Druk Air o la Aerolínea del Dragón, que con un turbohélice de construcción alemana, con 15 asientos efectúa conexiones entre Paro (Buthan) y Calcuta. La llegada del primer vuelo de la India fue muy festejada respetando los usos y costumbres, sin tiempo, de este antiguo estado. A la hora de la llegada, la pista de aterrizaje y el número de pasajeros determinaron la presencia de un sacerdote budista, después de haber interrogado la posición de los astros. Antes de aterrizar, el avión sobrevoló la capital, Thimpu, donde los habitantes estaban en las calles para asistir al suceso que ocurría por primera vez en la historia. Pero el vuelo de línea indudablemente más singular es el vuelo ''RA 100'' de la Royal Nepal Airlines. Para efectuarlo se utiliza un turbohélice HS 748 que tiene la característica de unir Kathmandú en poco más de una hora de vuelo y sin escala intermedia con Kathmandú. Se llama ''Mountain Flight'' y se efectúa entre los meses de octubre y mayo, período en que no hay monzones. Este vuelo particular ofrece la posibilidad de sobrevolar los glaciares y las montañas más altas del mundo y admirar al vecino Everest. También en Pokhara, segunda ciudad de Nepal, sale y llega el vuelo ''RA 323'' que costea todos los días la espectacular veta himalaya del grupo de Annapurna.

Time: "Airbus toma vuelo: La asesina competencia mundial por la venta de aviones"
En 2 años el consorcio de franceses, alemanes, ingleses y españoles se aseguró una cuarta parte del mercado.



Newsweek: "El año del yerro: Los cielos de América tienen problemas. Aumentaron los accidentes, los atrasos son horrorosos y la atención a los pasajeros ha empeorado. ¿Cómo se puede arreglar el lío?"



RUTAS AEREAS

DISCORDIAS POR LOS CIELOS

La exitosa incursión del consorcio europeo Airbus en la fabricación y venta de superaeronaves alarma a los norteamericanos que temen perder la supremacía aérea. Pero más allá de una eventual guerra comercial por el espacio aéreo, la vuelta al mundo en avión es más larga de lo que la imaginación y la geografía indican.

están puestos a disposición de eventuales compañías interesadas en el flete.

Como consecuencia de las dificultades y los peligros que la población cristiana maronita, residente en el sector oeste de la capital libanesa, debe afrontar para acceder al aeropuerto internacional ubicado en la parte este, se ha construido un nuevo aeropuerto en Halat, localidad ubicada 35 kilómetros al norte de Beirut, territorio normalmente controlado por las fuerzas cristianas. Servirá también como base principal para la nueva compañía aérea Freedom Airlines, dotada por ahora de un Caravelle, un Fokker 28 y algunos aviones más pequeños con los cuales iniciará los vuelos hacia Chipre y en el futuro hacia París y Atenas.

Chinatown

Diez años atrás eran pocas las conexiones de China popular con el exterior y además eran pocas las compañías aéreas que hacían allí escala. Hacia Europa la aerolínea china efectuaba un solo vuelo que tenía como meta final Tirana, en Albania, después de hacer escala en Karachi y Budapest. Esta línea permaneció activa hasta la ruptura política entre Albania y China en 1977, que provocó la suspensión definitiva de la conexión. Este es el clásico ejemplo de línea política, porque Tirana no es un punto importante de cruce en Europa ya que la capital registra solamente unos ocho vuelos semanales.

En los últimos años los chinos desarrollaron notablemente su propia red, que actualmente comprende los Estados Unidos, ya sea Nueva York o San Francisco, donde vive la mayor comunidad china en Norteamérica, las mayores capitales europeas y algunas africanas y asiáticas.

Por otra parte también las compañías occidentales que incluyen a China en sus conexiones han intensificado los vuelos. Para la Japan Airlines, la compañía estatal japonesa, la inclusión de un vuelo a Shanghai y Pekín creó no pocos problemas porque ya efectuaba una conexión entre Tokio y Taipei, en China nacionalista, y los chinos populares dieron a entender que los vuelos no podían coexistir en la misma aerolínea. Para resolver el problema los japoneses interrumpieron la conexión con Taipei pero simultáneamente fundaron otra compañía aérea, la Japan Airways, a la que transfirieron una parte de sus DC8, con lo que iniciaron la conexión entre Japón y Taiwán mientras que a la JAL se le abrieron las puertas de China popular.

En países geográficamente más cercanos se produjo un problema análogo después de los acuerdos de Camp David, entre Sadat y Begin, cuando por primera vez en la historia se autorizó un vuelo regular entre Israel y un país árabe, Egipto.

Por la parte israelí el vuelo lo realizó El Al mientras que por la parte egipcia, para evitar someter a la propia compañía a una forma de boicot por parte de los otros países árabes, se fundó una nueva aerolínea la Nefertiti Airlines, destinada exclusivamente a realizar vuelos regionales entre El Cairo y Tel Aviv.

El muro aéreo

No hay que suponer que Europa es inmune a este tipo de problemas. Tal es el caso de Berlín, donde mientras el aeropuerto de Schonefeld, situado en la parte oriental, es utilizado por numerosas compañías aéreas occidentales, a los aeropuertos de Berlín oeste sólo pueden llegar las tres potencias occidentales vencedoras en el último conflicto, Francia, Gran Bretaña y Estados Unidos. La propia Lufthansa no tiene derecho a acceder a ninguno de los aeropuertos berlineses. Recientemente se supo que se crearán líneas aéreas directas entre la República Federal y la República Democrática alemanas.

En cambio en Chipre, después de la división de la isla entre griegos y turcos, fueron fundadas dos compañías aéreas distintas: la Kibris Turk Hava Yollari, que une la ciudad de Ercan con Turquía y la Cyprus Airways, continuación de la ya existente, que une Larnaca con varias localidades europeas. En los restantes estados europeos, alguna compañía nacional dirige una red de conexiones que respeta la política del propio país de pertenencia y las destinaciones son mayormente potenciadas a países en los cuales son mayores los cambios económicos, políticos y culturales. Todavía ninguna aerolínea ha desarrollado de modo particular líneas directas hacia las propias ex colonias.

Tupolev 154

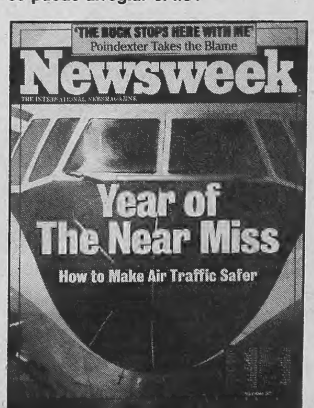
Una conexión totalmente insólita es aquella desarrollada por un Tupolev 154 de Aeroflot que semanalmente une Moscú, vía Murmannsk, con Longyearbyen en la isla Svalbark perteneciente a Noruega. ¿Qué puede haber impulsado a los rusos a ir a una localidad tan fría, desolada y casi deshabitada, ubicada a 600 kilómetros al norte de Noruega y además muy vecina al Polo Norte? En 1920 la Unión Soviética alquiló en Svalbard algunas minas de carbón que estaban dirigidas por el propio personal. Se instaló entonces una pequeña comunidad de rusos dedicados a la extracción del material y con esta conexión se mantuvieron los contactos con la Unión Soviética.

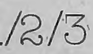
Entre los pocos países que todavía no disponen de una aérea queda sólo Albania. En Asia, hasta hace tres años era Buthan, minúsculo estado himalayo ubicado entre la India y China y difícilmente accesible por tierra, que salió del aislamiento creando una pequeña compañía aérea, la Druk Air o la Aerolínea del Dragón, que con un turbohélice de construcción alemana, con 15 asientos efectúa conexiones entre Paro (Buthan) y Calcuta. La llegada del primer vuelo de la India fue muy festejada respetando los usos y costumbres, sin tiempo, de este antiguo estado. A la hora de la llegada, la pista de aterrizaje y el número de pasajeros determinaron la presencia de un sacerdote budista, después de haber interrogado la posición de los astros. Antes de aterrizar, el avión sobrevoló la capital, Thimpu, donde los habitantes estaban en las calles para asistir al suceso que ocurría por primera vez en la historia. Pero el vuelo de línea indudablemente más singular es el vuelo "RA 100" de la Royal Nepal Airlines. Para efectuarlo se utiliza un turbohélice HS 748 que tiene la característica de unir Kathmandú en poco más de una hora de vuelo y sin escala intermedia con Kathmandú. Se llama "Mountain Flight" y se efectúa entre los meses de octubre y mayo, período en que no hay monzones. Este vuelo particular ofrece la posibilidad de sobrevolar los glaciares y las montañas más altas del mundo y admirar al vecino Everest. También en Pokhara, segunda ciudad de Nepal, sale y llega el vuelo "RA 323" que costea todos los días la espectacular veta himalaya del grupo de Annapurna.

Time: "Airbus toma vuelo: La asesina competencia mundial por la venta de aviones"
En 2 años el consorcio de franceses, alemanes, ingleses y españoles se aseguró una cuarta parte del mercado.



Newsweek: "El año del yerro: Los cielos de América tienen problemas. Aumentaron los accidentes, los atrasos son horrorosos y la atención a los pasajeros ha empeorado. ¿Cómo se puede arreglar el lío?"



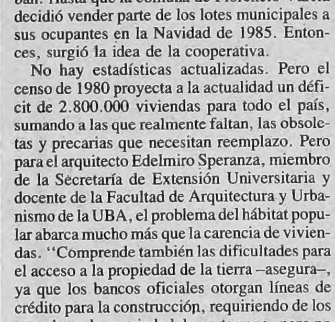


HABITAT POPULAR

Por Eduardo Videla

Los fines de semana solían ser días de descanso. Tomar mate en la puerta, jugar un picado en el potrero o dar una vuelta con los chicos. Hasta que se pusieron de acuerdo para trabajar los sábados y los domingos. Guillermo Ibarra, junto a otros ocho vecinos, integra uno de los grupos de la Cooperativa de Vivienda San Nicolás, en Florencio Varela. "Resultó ser una buena idea para el obrero que gana poco y quiere vivir dignamente –asegura Ibarra–; y para que cuando llegue la tormenta, uno no esté con el corazón en la boca, sin saber qué hacer si se le vuela el techo". Cuando terminen las diez casas de material, sortearán cuál corresponde a cada uno.

San Nicolás es uno de los tantos barrios olvidados del Gran Buenos Aires. Las calles, casi todas de tierra, se convierten en verdaderos brazos del arroyo Las Piedras, cuando la lluvia arrecia. De a poco, muchas familias comenzaron a levantar sus casas en terrenos que iban pagando en cuotas. Pero quienes ocupaban terrenos fiscales, prefirieron cobijarse en casillas de chapa y madera. "¿De qué nos valía construir, si la tierra no era nuestra?", se preguntaban. Hasta que la comuna de Florencio Varela decidió vender parte de los lotes municipales a sus ocupantes en la Navidad de 1985. Entonces, surgió la idea de la cooperativa.



No hay estadísticas actualizadas. Pero el censo de 1980 proyecta a la actualidad un déficit de 2.800.000 viviendas para todo el país, sumando a las que realmente faltan, las obsoletas y precarias que necesitan reemplazo. Pero para el arquitecto Edelmiro Speranza, miembro de la Secretaría de Extensión Universitaria y docente de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la UBA, el problema del hábitat popular abarca mucho más que la carencia de viviendas. "Comprende también las dificultades para el acceso a la propiedad de la tierra –asegura–, ya que los bancos oficiales otorgan líneas de crédito para la construcción, requiriendo de los tomadores la propiedad de un terreno, pero no tienen préstamos para la compra de esos terrenos."

El arquitecto Speranza, quien dirigió las Jornadas sobre Estrategias para la Construcción del Hábitat Popular, realizadas recientemente en Buenos Aires, pone énfasis en aquellos puntos frecuentemente relegados en el debate. "El hábitat abarca, además de la vivienda, el entorno –explica–; la existencia o no de servicios básicos, como agua potable, desagües, atención médica y espacios para la educación y el esparcimiento. De poco sirven complejos habitacionales laberínticos, como el barrio Piedrabuena (en la Capital), o el de Ciudadela Norte, si se desnaturaliza el hábitat natural de las familias que, en su mayoría, vinieron del interior."



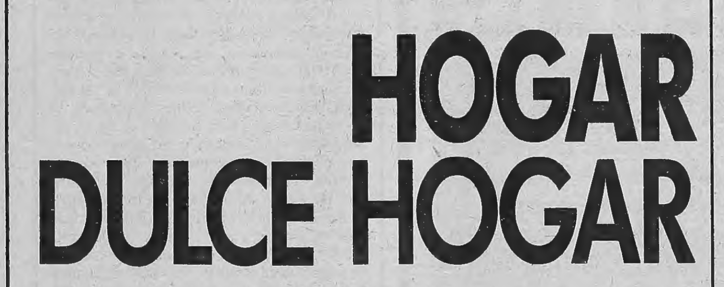
Cuando tenga la tierra

El problema de las tierra resulta ser tan acuciante y a veces más prioritario que el de la vivienda. Edgardo Difino, miembro de la Cooperativa de Servicios y Vivienda Pucará de Trujuy, sostiene que "es una paradoja muy vergonzante que, siendo éste un país tan extenso, tengamos que pagar a las empresas inmobiliarias sumas exorbitantes por un terreno". Cuando la necesidad de vivienda se fue haciendo más crítica, los terrenos loteados se fueron achicando, al tiempo que se incrementaban sus valores. "Y a esas empresas no les importó si los lotes estaban en zonas inundables, o si tenían o no servicios", agrega Difino.

En el barrio Trujuy, de San Miguel, es difícil comprar un lote por menos de cinco mil australes. Similar situación se presenta, por el Oeste, en el barrio San Alberto, de Isidro Casanova, donde un terreno de 300 metros cuadrados cuesta unos 5500 australes; y por el Sur, en el barrio Ricardo Rojas, cercano a la estación Bosques, se cotizan alrededor de los cuatro mil australes. Para no perder las esperanzas, en pleno descampado de La Carolina, partido de Florencio Varela, por 800 australes se puede ser propietario.

Las inundaciones obligaron a muchos dueños a abandonar sus viviendas y asentarse en tierras ajenas. A ellos se sumaron los desalojados de inquilinatos, algunos que emigran de las provincias y otros villeros erradicados. Juntos dieron origen a una nueva estrategia de la necesidad: las ocupaciones ilegales de tierras.

En una tibia noche de enero del '85, unas 850 familias se desplazaron llevando maderas y chapas, además de sus enseres y se apostaron en unos baldíos, sobre una orilla del arroyo Don Mario, en Ciudad Evita. A la salida del sol ya estaban midiendo el terreno unos, armando las casillas otros. Antes, se habían asegurado en el catastro provincial que esas 30 hectáreas eran propiedad de la Nación y no de un particular que las reclamaba. Así nació la toma de tierra El Tambo, y unos días después, otras 1450 familias ocuparon los terrenos del otro lado del arroyo y fundaron el barrio 22 de Enero. Celia Galeano, una de las pioneras de este último asentamiento, cuenta la experiencia: "Nos repartimos en grupos. Unos medían los lotes, mientras otros colocaban una bomba de agua y una letrina por manzana. Fuimos haciendo habitables esas tierras, que eran solamente basurales. Por eso, no queremos que nos regalen nada. Queremos pagar los lotes en que vivimos".



HOGAR DULCE HOGAR

Consejo de Villas

Los pobladores carenciados de Merlo alcanzaron también un buen grado de organización. En el Consejo de Villas de ese partido llegan a nuclearse unas 6500 familias, que viven en 144 asentamientos precarios. Juntamente con las autoridades municipales, sus representantes elaboraron un proyecto de ordenanza por la que obtuvieron la subdivisión y venta de una parte de los terrenos fiscales a sus ocupantes.

"Muchos sectores políticos intentaron desviar nuestros objetivos, pero no lo lograron –explica Esio Del Vechio, miembro del Consejo de Villas–; otros dirigentes no lograron aceptar que el proyecto saliera de la gente marginada, quedando ellos descolocados." Una vez sancionada la ordenanza, el Colegio de Agrimensores de Merlo se hizo cargo de la mensura y subdivisión de los predios, cobrando a los pobladores aranceles acorde a sus posibilidades. En algunos barrios habían surgido problemas al trazar las calles, cuando en medio del trazado quedaban viviendas de material. "Entonces –relata Del Vechio– los mismos pobladores se organizaron, derribaron esas casas y las volvieron a construir en el lugar correspondiente."

El Consejo de Villas de Merlo, junto a las cooperativas San Nicolás y Pucará de Trujuy, la precooperativa 22 de Enero y otras organizaciones de base, se nuclean en el Secretariado de Enlace Vivienda Popular. El organismo reúne grupos de autoconstrucción de todo el país, recopila datos de las experiencias realizadas, y en su seno se discuten propuestas y se elaboran proyectos, algunos de los cuales han sido elevados ya a la Secretaría de Vivienda de la Nación.

En el Secretariado de Enlace confluyen también grupos de profesionales que brindan apoyo técnico solidario. Arquitectos, agrimensores, abogados y asistentes sociales, nucleados en la Fundación Vivienda y Comunidad, en el Servicio de Paz y Justicia, en las asociaciones San Patricio, María Construye y Madre Tierra, entre otras.

Los sábados y domingos, familias y técnicos, unos con el balde y la cuchara, otros con la cinta métrica y el nivel, le van poniendo el hombro a una salida alternativa al déficit habitacional.

El modelo de las viviendas que construye la Cooperativa San Nicolás, de Florencio Varela, para sus socios, tiene una superficie inicial de 40 metros cuadrados, incluyendo living, comedor, cocina, baño y un dormitorio, con la posibilidad de ampliar a dos habitaciones más. El valor total de cada unidad se estipuló en 4600 australes, en tanto que la cuota inicial se fijó en 20 australes mensuales, ajustables de acuerdo al costo de vida; pero si el índice supera el 5 por ciento, la diferencia se paga al finalizar el total de las cuotas.

El crédito gestionado por la cooperativa ante el Banco Hipotecario Nacional demoró más de un año en ser adjudicado. "Por eso, tuvimos que comenzar con donaciones y préstamos privados", explica Guillermo Ibarrra.

Otro cooperativista, Edgardo Difino, se queja por la lentitud en las instituciones crediticias oficiales. "Algunos socios piensan que les estamos vendiendo un verso, y comienzan a distanciarse –dice–; hay gente que está desesperada por una vivienda; es que muchos llegan a morirse de viejos sin tener su casa propia."

El Banco Hipotecario Nacional viene implementando, desde 1985, diversas operatorias para paliar el déficit de viviendas, que prevén la participación de entidades intermedias (sindicatos y cooperativas), así como de gobiernos provinciales y municipales. Tales son el programa TECHO, y las operatorias Reactivación y Centenario, destinados básicamente a las familias de menores recursos.

Pero no todo se soluciona con dinero. "Para recibir un crédito –explica el arquitecto Eduardo Suriani, de la Fundación Vivienda y Comunidad– es imprescindible contar con un trabajo fijo y, además, tener regularizada la situación de pareja; y en los barrios carenciados la gran mayoría trabaja como changarines, y no es lo más habitual encontrar matrimonios legalmente constituidos."

